

BAB III

METODE PENELITIAN

Pada bab ini peneliti akan membahas mengenai metode penelitian yang terdiri atas subjek penelitian, metode dan desain yang digunakan dalam penelitian, variabel penelitian dan definisi operasional dari variabel tersebut. Selain itu akan dijelaskan pula mengenai instrumen yang digunakan untuk memperoleh data, prosedur pengambilan data, serta teknik analisis data yang berguna untuk menjawab hipotesis penelitian.

A. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan metode korelasional. Penelitian ini ditujukan untuk mengkaji tentang hubungan antara regulasi diri dengan kepatuhan berkendara pada pengendara motor usia remaja di Kota Bandung, sehingga desain penelitian yang digunakan adalah korelasional. Hal ini representatif untuk mengukur regulasi diri sebagai variabel independen (X) dan kepatuhan sebagai variabel dependen (Y).

B. Populasi Dan Sampel

1) Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah remaja yang mengendarai sepeda motor berusia 17 sampai 22 tahun di Kota Bandung. Berdasarkan pencarian informasi dari Polresta Kota Bandung dan Badan Pusat Statistik, tidak diketahui berapa populasi remaja usia 17 sampai 22 tahun yang mengendarai sepeda motor dan memiliki SIM. Dikarenakan jumlah populasi dalam penelitian ini tidak diketahui, maka peneliti mengacu pada penelitian yang dilakukan oleh VanVoorhis dan Morgan (2007), yang menyatakan bahwa 300 partisipan sudah cukup dan termasuk ke dalam kategori good atau baik dalam penelitian kuantitatif.

2) Sampel dan Teknik Sampling

Penelitian ini berkenaan dengan regulasi diri pada remaja pengendara motor dengan kepatuhan berkendara. Penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling. *Purposive Sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang didasari oleh pengetahuan akan karakteristik populasi dan tujuan dari penelitian (Fraenkel, 2012). *Purposive sampling* ini adalah sampel non random, dimana peneliti menggunakan metode untuk menemukan semua kemungkinan dari populasi yang spesifik (Neuman, 2007). Pertimbangan dalam menentukan sampel pada penelitian ini ialah yang memenuhi karakteristik, yaitu; (1) Pengendara motor, (2) Berdomisili di kota Bandung, (3) Berusia 17-22 tahun, dan (4) Memiliki SIM.

Sampel dalam penelitian ini adalah minimal 300 mengacu pada *rule of thumb* yang dikemukakan oleh VanVoorhis dan Morgan (2007). Peneliti mengacu kepada *rule of thumb* dikarenakan tidak diketahuinya populasi dalam penelitian ini. Menurut VanVoorhis dan Morgan (2007), *rule of thumb* merupakan cara tengah untuk mengatasi pengambilan sampel dari populasi yang tidak diketahui. Peneliti akan berhenti melakukan proses pengambilan data apabila sudah melebihi 300 sampel.

Responden dalam penelitian ini sebanyak 362 orang. Responden yang paling banyak mengikuti penelitian ini berusia 22 tahun yaitu sejumlah 133 orang (36%) dan paling sedikit berusia 17 tahun yaitu sejumlah 26 orang (7%). Selanjutnya berdasarkan jenis kelamin, responden yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 162 orang atau sama dengan 44,6%. Sedangkan responden yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 201 atau 55,4%.

C. Variabel Penelitian Dan Definisi Operasional

1) Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel yaitu regulasi diri sebagai variabel independen (X) dan sikap terhadap aturan berkendara sebagai variabel dependen (Y).

2) Definisi Operasional

a. Regulasi Diri

Secara operasional, regulasi diri didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk mengontrol dan mengawasi diri sendiri perihal perilaku, emosi, dan kognisi yang sesuai dengan norma. Regulasi diri ini walaupun secara umum tetapi dapat berlaku di semua waktu, misalnya, pada waktu berkendara. Ddalam berkendara, seseorang yang mempunyai regulasi diri yang baik memiliki kemampuan remaja untuk mengontrol dan mengawasi diri perihal perilaku dan kognisi sesuai dengan peraturan dan norma yang berlaku dalam berkendara sepeda motor, yang dapat dilihat dari: 1) kemampuan remaja untuk fokus dalam satu hal, 2) dapat menghindari distraksi saat melakukan suatu kegiatan, 3) dapat menahan godaan yang datang dari orang lain dan tetap fokus melakukan suatu kegiatan, dan 4) dapat mengelola emosi agar tetap fokus dalam melakukan suatu kegiatan.

b. Kepatuhan Berkendara

Secara operasional, kepatuhan berkendara dapat didefinisikan sebagai kesadaran dari diri sendiri dan merupakan suatu bentuk tunduk pada suatu perintah aturan atau hukum yang telah ditentukan meskipun individu tersebut tidak setuju dengan permintaan tersebut, yang dapat dilihat dari: 1) mematuhi peraturan dengan menghindar dari hukuman yang berlaku terhadap suatu perilaku, 2) adanya hubungan dengan pemegang otoritas tertinggi, dan 3) mematuhi peraturan yang di sesuaikan dengan nilai atau moral yang dianut.

D. Instrumen Penelitian

1) Regulasi Diri

a. Spesifikasi Instrumen

Skala regulasi diri ini diukur menggunakan jenis skala Likert. Terdapat pernyataan yang terdiri atas pernyataan *favorable*. Responden akan diminta untuk menyatakan kesesuaian atau tidak kesesuaian terhadap isi pernyataan dalam empat macam kategori jawaban, yaitu sangat tidak sesuai (STS), tidak sesuai (TS), sesuai (S), dan sangat sesuai (SS). Perolehan skor ini menunjukkan regulasi diri seseorang. Semakin tinggi skor yang diperoleh maka semakin tinggi regulasi diri seseorang. Sedangkan semakin rendah skor yang diperoleh maka semakin rendah pula regulasi diri seseorang. Di US, reliabilitas pada alat ukur ini adalah 0,77.

b. Pengisian Kuesioner

Instrumen regulasi diri ini menggunakan skala likert dengan empat pilihan jawaban yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Sesuai (S), dan Sangat Sesuai (SS). Responden mengisi instrumen dengan cara memilih salah satu dari empat pilihan jawaban yang sesuai dengan keadaan responden.

c. Kisi-Kisi Instrumen

Kisi-kisi instrument Regulasi Diri menurut R. Schwarzer (2003):

Tabel 3.0.1 Kisi-Kisi Instrumen Regulasi Diri

No.	Dimensi	Item	Aitem
1.	Fokus pada satu hal	1. Saya bisa berkonsentrasi pada satu kegiatan untuk waktu yang lama, jika diperlukan	<i>Favorable</i>
		2. Saya tetap fokus pada tujuan saya dan tidak ada yang bisa mengalihkan saya dari tujuan saya	<i>Favorable</i>
2.	Menghindari distraksi	3. Jika saya teralihkan dari suatu kegiatan, maka saya dengan mudah kembali ke kegiatan itu.	<i>Favorable</i>

		4. Setelah adanya gangguan, saya tidak punya masalah untuk kembali berkonsentrasi pada gaya kerja saya.	<i>Favorable</i>
3.	Menahan godaan distraksi	5. Saya bisa mengontrol pikiran saya dari hal-hal selain kegiatan saya	<i>Favorable</i>
4.	Mengelola emosi	6. Jika ada kegiatan yang membuat perasaan saya membuncah, saya bisa menenangkan diri saya agar bisa berkonsentrasi pada kegiatan selanjutnya.	<i>Favorable</i>
		7. Jika suatu kegiatan membutuhkan sikap objektif, saya dapat mengontrol perasaan saya agar tetap obyektif.	<i>Favorable</i>
	TOTAL	7 Item	

d. Kategorisasi Skor

Kategorisasi skor regulasi diri pada penelitian ini dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu tinggi dan rendah. Responden dengan skor yang tinggi cenderung memiliki kemampuan regulasi diri yang baik, dan responden dengan skor yang rendah cenderung memiliki kemampuan regulasi diri yang buruk.

Tabel 3.0.2 Tabel Kategorisasi Skor Regulasi Diri

Kategori	Rentang Skor Regulasi Diri
Rendah	$X < -0.479$
Sedang	$-0.479 \leq X < 28.839$
Tinggi	$28.839 \leq X$

2) Kepatuhan Berkendara

a. Spesifikasi Instrumen

Penyusunan skala alat ukur kepatuhan berkendara pada penelitian ini menggunakan dimensi kepatuhan menurut Kelman (1966) yaitu *compliance*, *identification* dan *internalization* yang sudah di adaptasi dan modifikasi oleh Setianingrum (2019). Terdapat pernyataan yang terdiri atas pernyataan *favorable* dan pernyataan *unfavorable*. Responden akan diminta untuk menyatakan kesesuaian atau tidak kesesuaian terhadap isi pernyataan dalam empat macam kategori jawaban, yaitu sangat tidak sesuai (STS), tidak sesuai (TS), sesuai (S), dan sangat sesuai (SS). Perolehan skor ini menunjukkan kepatuhan seseorang. Semakin tinggi skor yang diperoleh maka semakin tinggi kepatuhan seseorang. Sedangkan semakin rendah skor yang diperoleh maka semakin rendah pula kepatuhan seseorang. Alat ukur yang diadaptasi dan dimodifikasi oleh Setianingrum (2019) memiliki reliabilitas sebesar 0,676.

a. Pengisian Kuesioner

Instrumen kepatuhan berkendara ini menggunakan skala likert dengan empat pilihan jawaban yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Sesuai (S), dan Sangat Sesuai (SS). Responden mengisi instrumen dengan cara memilih salah satu dari empat pilihan jawaban yang sesuai dengan keadaan responden.

b. Penyebaran Instrumen

Pilihan jawaban responden akan diberi penilaian sebagai berikut:

Tabel 3.0.3 Skoring Instrumen Regulasi Diri

Jenis Item	Skor untuk pilihan jawaban			
	STS	TS	S	SS
<i>Favorable</i>	1	2	3	4
<i>Unfavorable</i>	4	3	2	1

c. Kisi-Kisi Instrumen

Kisi-kisi instrumen kepatuhan berkendara berdasarkan Setianingrum (2019) adalah sebagai berikut;

Tabel 3.0.4 Kisi-Kisi Instrumen Kepatuhan Berkendara

No.	Dimensi	Item	Aitem
1.	<i>Compliance</i>	1. Ketika lampu merah, saya berhenti tepat di belakang garis zebra cross.	<i>Favorable</i>
		2. Peraturan lalu lintas wajib dipatuhi jika ada polisi.	<i>Unfavorable</i>
		3. Saya mematuhi peraturan lalu lintas.	<i>Favorable</i>
		4. Setiap berkendara saya membawa SIM dan STNK karena sering menemui operasi patuh lalu lintas.	<i>Favorable</i>
		5. Saya mencoba menerobos palang kereta, karena terlalu lama menunggu.	<i>Favorable</i>
		6. Saya memasang kaca spion pada motor, sebagaimana anjuran dalam berlalu lintas	<i>Favorable</i>
2.	<i>Identification</i>	7. Saya tidak segera memperpanjang SIM / STNK, ketika masa berlakunya habis.	<i>Unfavorable</i>
		8. Saya kesal ketika dalam perjalanan tiba-tiba ada operasi patuh lalu lintas.	<i>Unfavorable</i>
		9. Saya mendukung ketika ada polisi yang memperingatkan pengendara yang melanggar lalu lintas.	<i>Favorable</i>

		10. Saya segera memperpanjang SIM / STNK, ketika masa berlakunya akan habis.	<i>Favorable</i>
		11. Saya merasa aman pada polisi yang memberikan tindakan tegas pada pelanggar lalu lintas.	<i>Favorable</i>
		12. Saya tidak peduli ketika ada polisi yang menertibkan pengendara motor.	<i>Unfavorable</i>
		13. Saya memiliki simpati pada polisi yang membantu mengatur lalu lintas ketika macet.	<i>Favorable</i>
3.	<i>Internalization</i>	14. Saya menyadari ketertiban lalu lintas dibutuhkan agar selamat dalam berkendara.	<i>Favorable</i>
		15. Saya akan berjalan dilajur kanan ketika akan mendahului pengendara lain.	<i>Favorable</i>
		16. Bagi saya helm memiliki fungsi yang penting untuk keselamatan berkendara.	<i>Favorable</i>
		17. Ketika sedang marah, saya memilih untuk berhenti berkendara agar terhindar dari resiko kecelakaan.	<i>Favorable</i>
		18. Meskipun sedang terburu-buru, saya memberikan kesempatan kepada pejalan kaki untuk menyeberang.	<i>Favorable</i>
		19. Ketika macet, saya mengendarai sepeda motor di atas trotoar.	<i>Unfavorable</i>
		20. Meskipun jalanan sepi, saya tetap berhenti ketika lampu merah.	<i>Favorable</i>

	TOTAL	20 Item	
--	--------------	----------------	--

d. Kategorisasi Skor

Kategorisasi skor kepatuhan berkendara pada penelitian ini dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu tinggi dan rendah. Responden dengan skor yang tinggi cenderung memiliki kepatuhan berkendara yang tinggi, dan responden dengan skor yang rendah cenderung memiliki kepatuhan berkendara yang rendah.

Tabel 3.0.5 Kategorisasi Skor Kepatuhan Berkendara

Kategori	Rentang Skor Kepatuhan Berkendara
Tidak Patuh	$X < 6.589$
Cukup Patuh	$6.589 \leq X < 19.691$
Patuh	$19.691 \leq X$

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah korelasi Spearman untuk menguji hubungan antara regulasi diri (X) dan kepatuhan berkendara (Y). Peneliti menggunakan analisis korelasi Spearman karena ingin mengetahui dan menguji signifikansi hipotesis menggunakan skala ordinal.

Untuk menguji korelasi, maka diajukan hipotesis sebagai berikut:

H_a : Ada hubungan antara regulasi diri dengan kepatuhan berkendara usia remaja

H_0 : Tidak ada hubungan antara regulasi diri dengan kepatuhan berkendara usia remaja

Hipotesis alternatif diterima jika tingkat signifikannya sama dengan atau lebih kecil dari 0,05 (Sig. $< 0,05$), dan ditolak jika signifikan diatas 0,05 (Sig. $> 0,05$) (Azwar, 2017).

Serta untuk menghitung uji beda, peneliti menggunakan uji beda T-Test dan *One Way ANOVA* untuk mengetahui perbedaan data demografis dengan setiap variabel.

F. Prosedur Pengumpulan Data

Ada beberapa proses dalam pengumpulan data kuantitatif, yaitu memutuskan responden yang akan diteliti, mendapatkan izin mereka untuk melakukan penelitian, menentukan alat ukur yang akan digunakan dan akhirnya mulai mengumpulkan data (Creswell, 2012).

1) Tahap Persiapan

Prosedur dalam penelitian ini diawali dengan melakukan studi literatur mengenai variabel-variabel yang akan diteliti, menyusun instrumen penelitian, dan mengadaptasi alat ukur yang digunakan.

2) Tahap Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan kuesioner. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan sejumlah pertanyaan atau pernyataan tertulis untuk dijawab oleh partisipan (Sugiyono, 2011). Bentuk kuesioner diberikan secara online kepada seluruh responden karena adanya kasus covid-19. Cara ini dilakukan untuk mengefektifkan waktu dan agar lebih efisien. Kuesioner *online* dibuat melalui *google form* dan akan disebar oleh peneliti melalui media sosial Instagram, Twitter dan Whatsapp dari akun pribadi peneliti.

3) Tahap Pengolahan

Data yang telah didapatkan akan diolah oleh peneliti dengan cara memberikan skor terhadap item-item yang sudah dikerjakan oleh responden, kemudian peneliti mengolah data secara statistik dengan menggunakan software perhitungan statistik (*Winstep* dan *SPSS*).

4) Tahap Pembahasan

Peneliti membahas hasil data yang telah diperoleh berdasarkan hipotesis yang telah dilakukan dan hasil data yang ditemukan secara langsung.

G. PROSES PENGEMBANGAN INSTRUMEN

1) Adaptasi Instrumen

Pada penelitian ini, peneliti mengadaptasi instrumen yang sudah ada dan sudah diterjemahkan sebelumnya dengan menyesuaikan keadaan dari penelitian ini dan responden yang telah ditentukan. Peneliti juga melakukan proses perizinan kepada peneliti sebelumnya untuk menggunakan alat ukur tersebut.

2) Uji Keterbacaan

Alat ukur pada penelitian ini disesuaikan dengan keadaan responden yang sudah ditentukan. Sehingga peneliti melakukan uji keterbacaan untuk mengetahui apakah terdapat kalimat yang sulit dipahami, atau tidak dapat dimengerti oleh responden yang sudah peneliti tentukan. Hal ini dilakukan untuk menghindari kesalahan yang mungkin saja terjadi ketika responden mengisi kuesioner yang peneliti berikan. Uji keterbacaan dilakukan oleh peneliti pada empat mahasiswa Universitas Pendidikan Indonesia.

3) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas bertujuan untuk melihat apakah instrumen yang digunakan memiliki hasil yang sama atau konsisten meskipun sudah digunakan beberapa kali pada objek yang sama (Sugiyono, 2013). Peneliti menggunakan software SPSS untuk melakukan uji reliabilitas setiap variabel.

Tabel 3.0.6 Kategori Uji Reliabilitas

Kategori Reliabilitas	Indeks
Sangat Tinggi	0,80 – 1,00
Tinggi	0,60 – 0,80
Sedang	0,40 – 0,60
Rendah	1,20 – 0,40
Sangat Rendah	00,00 – 0,20

a. Regulasi Diri

Tabel 3.0.7 Uji Reliabilitas Regulasi Diri

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.96	7

Berdasarkan tabel diatas, alat ukur regulasi diri memiliki reliabilitas sebesar 0.96 termasuk dalam kategori sangat tinggi.

b. Kepatuhan Berkendara

Tabel 3.0.8 Uji Reliabilitas Kepatuhan Berkendara

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.99	20

Berdasarkan tabel diatas, alat ukur kepatuhan berkendara memiliki reliabilitas sebesar 0.99 termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa ketiga instrumen dari setiap variabel memiliki reliabilitas yang **bagus sekali**.